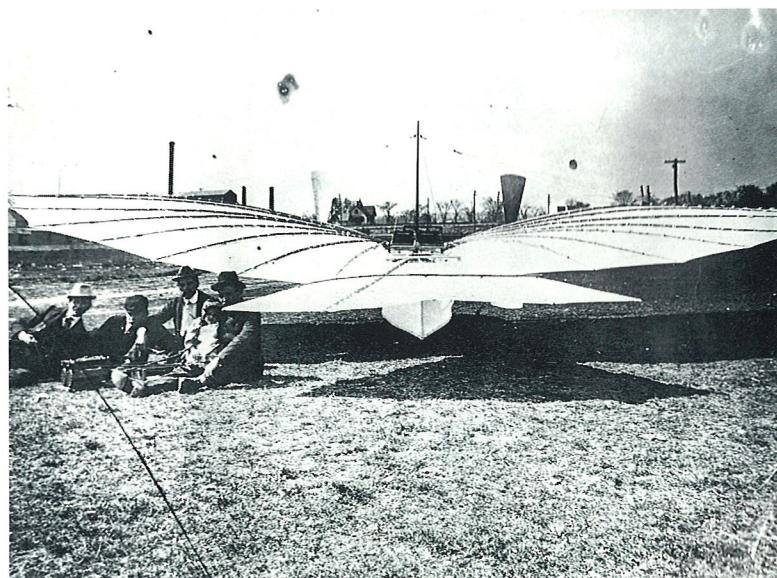




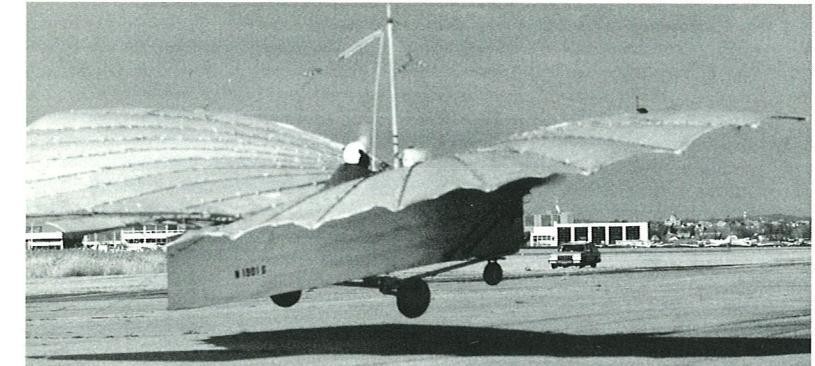
Gustav Weißkopf  
1. Motorflug der Welt  
14. August 1901

## Ist Weißkopf geflogen?

In den frühen Morgenstunden des 14. August 1901 hob sich in der Nähe von Bridgeport im Bundesstaat Connecticut ein eleganter kleiner Eindecker in die Lüfte, mit seinem Erfinder und Erbauer Gustav Weißkopf am Steuer, trug diesen eine halbe Meile weit, um dann unbeschädigt zu landen. Damit war, wie im folgenden ausgeführt, einem in die Vereinigten Staaten eingewanderten deutschen Monteur der gesteuerte Motorflug gelungen, und zwar zwei Jahre, vier Monate und drei Tage vor dem Erfolg der Gebrüder Wright in Kitty Hawk. Er wurde beschimpft, als Hochstapler verleumdet und schließlich totgeschwiegen. Jahre nach seinem Ableben, als sich der vom Krieg geschürte Haß und das damit verbundene Vorurteil zu legen begannen, als sich für Weißkopf gar eine Möglichkeit der Anerkennung abzeichnete, wurde der deutsche Flugpionier das Opfer einer vertraglichen Übereinkunft zwischen den rechtlichen Erben der Wrights und dem Smithsonian Institut, das sich jedweder formellen und unvoreingenommenen Begutachtung des angestauten Beweismaterials in den Weg stellte, wie es hier von G. K. Weißenborn vorgelegt wird.



Gustav Weißkopf (ganz rechts) mit seiner Tochter Rose im Jahre 1901 in Bridgeport, vor seinem Flugapparat Nr. 21.



Ein Nachbau des Weißkopf-Flugapparates Nr. 21 hebt hier am 7. Dezember 1986 auf dem Igor I Sikorski-Memorial-Flugfeld bei Stratford im Bundesstaat Connecticut vom Boden ab. Am Steuer Andrew Kosch, der die Aufnahme mit seinem Namenszug versah. Der Nachbau, der bei der US-amerikanischen Bundesbehörde für Luftfahrt unter der Reg. Nr. N1901G eingetragen ist, hat Freiflüge von bis zu 100 m Länge erreicht (Aufnahme Morgan Käolian).

Der am 1. Januar 1874 in Leutershausen bei Ansbach im fränkischen Bayern geborene Gustav Albin Weißkopf\* war das 2. Kind von Babette Weißkopf, geb. Wittmann und Karl Weißkopf, einem Bauaufseher bei der Eisenbahn. Schon als kleiner Junge verdiente er sich mit seinen Papierdrachenexperimenten und Luftschiefferphantasien den Spitznamen „der Flieger“. Wie die meisten Flugpioniere interessierte auch er sich für den Vogelflug und begann, mit einem Freund im Park Vögel zu fangen. Dann banden die beiden den Vögeln Bindfäden an die Beine und beobachteten so den Vogelflug „am Halteseil“. Als die Polizei dahinterkam, wurde den jungen Flugpionieren diese „Tierquälerei“ verboten.

Gustav war jedoch kein bloßer Träumer; bei ihm regte sich ein starkes Interesse für die Technik, und so wurde aus ihm ein hervorragender Schlosser. Sein Vater brachte es eines Sonntags nicht übers Herz, ihn dafür zu bestrafen, daß er mit seinen guten Schuhen mitten im Bach stand, um im Wasser einen Satz von oberschlächtigen Wasserrädern auszuprobieren.

Seine glückliche Kindheit und das harmonische Familienleben nahmen ein jähes Ende, als er mit dreizehn verwaiste. Nach einer kurzen Lehrzeit als Buchbinder und der Ausbildung als Schlosser bei den Schlüsselwerken in Augsburg fuhr er nach Hamburg und heuerte als Schiffsjunge an. Er half vorübergehend deutschen Bauern in Brasilien bei der Ernte, fuhr dann wieder auf einem Segelschiff zur See und transportierte vier Jahre lang Holzfracht in fremde Häfen. Über die Jahre bewahrte er sich seinen Hang zur Fliegerei, und als dem Neunzehnjähri-

\* Den Mitbürgern in Buffalo war er zwar als Gustave Whitehead bekannt, doch der Verfasser bevorzugt die ursprüngliche deutsche Fassung des Namens erstens, um Weißkopfs Abstammung hervorzuheben, und zweitens, weil es sehr wahrscheinlich ist, daß er seinen Namen nicht sofort nach der Landung in den USA anglisierte. Jedenfalls nennt er sich auf dem 1897 in Buffalo ausgestellten Trauschein noch „Weißkopf“.

gen zu Ohren kam, daß einem Mann in Deutschland in einer Eigenkonstruktion der Freiflug gelungen war, kehrte er eilends nach Hause zurück. Hier setzte er sich mit den Arbeiten des berühmten Otto Lilienthal auseinander; viele seiner späteren Entwürfe zeugen von dem Einfluß des großen Flugpioniers.

Dann fuhr Weißkopf wieder zur See, wobei sich ihm Gelegenheit bot, in aller Welt See- und Landvögel zu beobachten. Einmal erlitt er Schiffbruch, landete 1894 schließlich in den Vereinigten Staaten und beschloß, bis zum Lebensende dort zu bleiben. Für das Jahr 1897 sind seine Versuche in Boston mit Segelflugzeugen belegt. Im Auftrag der Bostoner Aeronautical Society stellte ihn der Verleger J. B. Millet zum Erbauen und Fliegen von Segelflugzeugen ein. Außerdem beschäftigte Millet den Monteur Albert B. C. Horn als Assistenten. Mehrere Segelflugzeuge entstanden, von denen eines, das einem Entwurf von Lilienthal nachempfunden war, auch tatsächlich für kurze Strecken vom Boden abhob. „Ein Leichtgewicht wäre wohl weiter geflogen als Weißkopf mit seinen nahezu 200 pounds“ (90 kg), schrieb Horn. Doch er hatte sich verschägtzt, denn Weißkopf wog in der Tat nur 180 pounds (82 kg).

Aus Zeitungsausschnitten geht hervor, daß Gustav Weißkopf 1897 in New York Drachen steigen ließ und bei der Firma Horsman angestellt war, die Spielzeug und Sportartikel verkaufte. In New York lernte er auch seine zukünftige Lebensgefährtin kennen, eine eingewanderte Ungarin, namens Louisa Tuba, der er nach Buffalo nacheilte, wo die beiden heirateten. Auf dem Trauschein gibt er am 24. November 1897 seinen Beruf als „Aeronaut“, als Luftschiffer an.

Für die nächsten beiden Jahre ist der Aufenthalt der Weißkopfs u. a. in Baltimore belegt, wo Gustav, wie wiederum aus Zeitungsartikeln hervorgeht, zwei Versuche mit Segelflugzeugen unternahm, und es kann kein Zweifel bestehen, daß ihn nicht nur Flugzeugentwürfe beschäftigten, sondern daß er während dieser Zeit auch an Motoren arbeitete. Seine Frau betonte bei einem Interview im Jahre 1934, daß Gustav Weißkopf sowohl vor als unmittelbar nach der Eheschließung weiter an seinen Plänen und Entwürfen gearbeitet habe.

Im Jahre 1899 fand er schließlich Arbeit in einem Kohlenbergwerk bei Pittsburgh; hier begegnete er Louis Darvarich, mit dem er sich befriedete und der ihm beim Flugzeugbau zur Hand ging. Eine eidesstattliche Erklärung vom 19. Juli 1934 besagt, daß Darvarich Augenzeuge eines außerordentlichen Ereignisses von flughistorischer Bedeutung geworden war: „Es war entweder im April oder im Mai 1899, als ich zugegen war und mit Mr. Whitehead (Weißkopf) flog, dem es gelang, seine von einem Dampfmotor angetriebene Maschine vom Boden abzuhaben. Der Flug in etwa 8 m Höhe erstreckte sich etwa über eine Meile. Er fand in Pittsburgh statt und zwar mit Mr. Whiteheads Eindecker. Dabei gelang es uns nicht, ein dreistöckiges Gebäude zu umfliegen, und als die Maschine abstürzte, trug ich von dem Dampf schwere Verbrennungen davon, denn ich hatte den Kessel beheizt. Deswegen mußte ich einige Wochen im Krankenhaus verbringen. Ich erinnere mich genau an den Flug. Mr. Whitehead war unverletzt, denn er hatte im Vorderteil der Maschine gesessen und sie von dort gelenkt.“

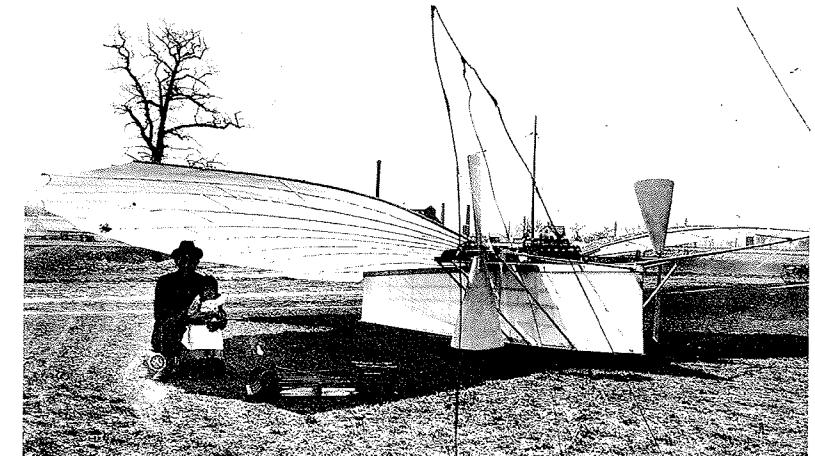
Aus verschiedenen Gründen ist dieses Experiment jedoch nicht als der erste Motorflug registriert worden, denn Weißkopf hatte es erstens unterlassen, das Ereignis öffentlich anzukündigen oder technische Einzelheiten festzuhalten, wie z. B. die erreichte Geschwindigkeit, Höhe oder zurückgelegte Strecke. Zweitens scheint es sich nicht um einen einwandfrei gelenkten Flug gehandelt zu haben,

bei dem die Maschine heil landete. Und schließlich gibt es nur einen einzigen Augenzeugen, eben Darvarich. Kein Zeitungsbericht über diesen Flug läßt sich auffinden, und die Akten des Krankenhauses, in welches Darvarich eingeliefert wurde, existieren auch nicht mehr.

Es gibt jedoch Leute, die sich an diesen Flugzeugabsturz erinnern; so berichtet der Feuerwehrmann Martin Devane, wie man ihn zum Unfallort gerufen hatte: „... ich glaube, ich kam unmittelbar nach dem Aufprall der Maschine an, die einen Wohnhausneubau aus Backstein auf dem O'Neal-Anwesen gerammt hatte. Ich erinnere mich auch an einen Verletzten, der ins Krankenhaus gebracht wurde, weiß aber nicht, wer das war. Den Erfinder Gustave Whitehead konnte ich auf einem mir von Miss Stella Randolph gezeigten Bild identifizieren.“

Von Pittsburgh zog Weißkopf im Jahre 1900 nach Bridgeport und 1905 nach Fairfield im Bundesstaat Connecticut um, wo er bis zu seinem Lebensende verblieb. Man stellte ihm den Keller der Mietwohnung in Bridgeport zur Verfügung; in diesen Kellerräumen begann er im Sommer 1901, nach seiner regulären Tageschicht, bis in die Nacht hinein an Flugzeugentwürfen zu arbeiten und Motoren zu bauen. Kurz darauf bot ihm ein gewisser Mr. Miller finanzielle Unterstützung an, und mit den ihm überlassenen \$ 300 baute sich Weißkopf dann hinter dem Hause eine kleine Werkstatt.

Oftmals stellte er Jungen aus der unmittelbaren Nachbarschaft in seiner Werkstatt an, und obwohl diese ihm unentgeltlich zur Hand gingen, sammelten sie doch als Gehilfen wertvolle Erfahrungen, die ihnen später im Beruf sehr zusätzliche kamen. Einige von ihnen, wie z. B. Junius Harworth, Lovis Lazay und Bert und Andy Papp, wurden nicht nur Weißkopfs erste Lehrlinge, sondern auch Zeugen seiner



Vorderansicht von Weißkopfs Eigenkonstruktion Nr. 21 mit dem Erbauer. Am 18. August 1901 hatte Richard Howell, ein Berichterstatter des „Bridgeport Herald“, in der Sonntagsausgabe des Blattes geschrieben, er sei Augenzeuge gewesen, wie Weißkopf in dieser Maschine am 14. August 1901 bei Fairfield, Connecticut, flog.

ersten Flüge. Harworth erinnerte sich später, daß der Erfinder nach der Fertigstellung seiner Werkstatt sich die Umarbeitung und Instandsetzung einer aus Pittsburgh mitgebrachten „Dampfmaschine“ zur Priorität gemacht hatte, die bei einem der frühen Versuchsflüge beschädigt worden war. Miss Randolph hat die Vermutung ausgesprochen, daß es sich hierbei um den Motor des Flugapparates gehandelt haben könnte, bei dessen Absturz Darvarich verletzt worden war. Jedenfalls behauptete Harworth, daß die Maschine nach der Überholung einwandfrei und ohne Störung gelaufen sei, womit der Beweis erbracht ist, daß Weißkopf frühzeitig Motoren zu konstruieren verstand, die auch wirklich funktionierten.

Sein Ruf als Maschinenbauer verbreitete sich rasch und zog bald einen jungen Einwanderer namens Anton Pruckner an, der gerade vier Jahre Werkstattausbildung in Ungarn abgeschlossen hatte und der nach und nach zu Weißkopfs wichtigstem Assistenten avancierte.

Das Jahr 1901 sollte sich als Weißkopfs arbeitsreichstes und bedeutsamstes erweisen, waren doch dem Flug vom 14. August viele kürzere „Hupfer“ vorangegangen, die auf wesentlichen Fortschritt deuteten und den Erfinder zu immer größeren Bemühungen anspornten. Zu dieser Zeit experimentierte er mit einem Flugapparat, dessen zurückklappbare Tragflächen den Transport durch die Straßen erleichterten, um dann mit größerer Sicherheit von einem Startplatz zu Testflügen aufzusteigen. Weißkopfs Nr. 21 war ein eleganter Eindecker mit Fledermausflügel-Tragflächen von 36 Fuß (nahezu elf Metern) Spannweite, den er im Sommer 1901 von der Howard Avenue East nach der Wordin Avenue flog, und zwar immer entlang der Grenzlinie eines Geländes, das dem Gaswerk von Bridgeport gehörte. Nach der Landung wurde, wie sich Harworth erinnerte, die Maschine einfach herumgedreht und ein weiterer „Hupfer“ zurück zur Howard Avenue unternommen.

Um diese Zeit herum begegnete Cecil A. Steeves, ein sechzehnjähriger Schuljunge, dem Erfinder Weißkopf, als dieser seinen Flugapparat auf dem Gilman-Anwesen ausprobirte. Drei Männer mit Seilen zogen die Maschine, die nach 200 Fuß oder etwa 61 Metern vom Boden abhob, hoch genug aufstieg, um Telefon- und Straßenbahnleitung zu überfliegen, und dann auf der anderen Straßenseite unbeschädigt auf dem Zirkusareal aufzusetzen. Major O'Dwyer, der sich von Mr. Steeves den Platz zeigen ließ, nahm Messungen vor, aus denen ersichtlich wird, daß die von dem Flugzeug zurückgelegte Strecke nahezu 1000 Fuß oder 305 Meter betrug.

Alexander Gluck, Thomas Schweikert und Joe Ratzenberger waren damals noch Schuljungen; Gluck gab in einer eidesstattlichen Erklärung vom 19. Juli 1934 einen Rückblick: „Im Jahre 1901 oder 1902 war ich einmal zugegen, als es Mr. Weißkopf gelang, seine motorgetriebene Maschine eine kurze Strecke, etwa vier bis fünf Fuß über dem Boden zu fliegen; es handelte sich um einen Eindecker mit Klappflügeln. Ich weiß noch, daß die Maschine vom Hinterhof des Hauses, in dem die Weißkopfs in Bridgeport, Connecticut, in der Pine Street Nr. 241, wohnten, herausgeschoben wurde, denn die Wohnung lag der unsern in der Nr. 228 gegenüber. Das Flugzeug wurde auf der Straße vor dem Haus in Bewegung gesetzt und hob sich dann durch Motorantrieb vom Boden ab.“

Schweikert und Ratzenberger erinnerten sich sogar noch an Einzelheiten eines Fluges im Sommer 1901, der auf einem Grundstück in der Cherry Street statt-

fand, als Weißkopfs Flugapparat so hoch vom Boden abhob, daß die sich am Rumpf festhaltenden Jungen den Boden unter den Füßen verloren. Das eindrucksvoilste Zeugnis wurde jedoch von Frank Layne und Elisabeth Koteles abgelegt. Beide waren etwa 20 Jahre alt, als sich die hier behandelten Vorfälle ereigneten, und beide waren von dem, was sie sahen, kaum beeindruckt, weil sie die Bedeutung dieser ersten Freiflüge nicht erfaßten. Als der zweiundneunzigjährige Frank Layne im Jahre 1968 zu einem Interview eingeladen wurde, meinte er: „Ich verstehe von den technischen Einzelheiten eines Flugzeuges gar nichts und kann nicht verstehen, warum Sie mich interviewen wollen! Damit vergeuden Sie nur wertvolle Zeit. Schauen Sie her, ich habe ja den Mr. Weißkopf nie persönlich kennengelernt und weiß auch nichts über sein Flugzeug auszusagen. Ich habe ihn nur fliegen sehen.“

Mr. Layne konnte sich auch des genauen Datums erinnern, denn er brachte es mit seiner Ausmusterung vom Militärdienst in Kuba in Verbindung, weil sie unmittelbar auf die Versenkung des Schlachtschiffes „Maine“ erfolgte. Er war nach Bridgeport gefahren, um dort Freunde zu besuchen, mit denen zusammen er dann Weißkopf am „Fairfield Beach“ fliegen sah. Der längste dieser Flüge erstreckte sich über „etwa eine Viertelmeile“. Von den anderen Flügen an diesem Tage waren „einige länger, andere kürzer“.

Ebenso unbeeindruckt von dem Eifer der Forscher war Elisabeth Koteles. Major O'Dwyer, der sie im Jahre 1974 interviewte, schrieb:

„Die vierundneunzigjährige Mrs. Koteles war geistig hellwach; damals, als zwei- und zwanzigjährige jungverheiratete Frau war sie alt genug gewesen, um voll zu begreifen, was sie sah und sich dessen zu erinnern, und sie erinnerte sich ihres Nachbarn Weißkopf in der Pine Street sehr genau, wie auch seiner Arbeit. Mit ihrem Mann war sie eines Abends hinüberspaziert, um zu beobachten, wie Weißkopf seine Flugapparate ausprobirte, doch konnte sie sich nicht daran erinnern, einen regelrechten „Flug“ beobachtet zu haben. „Er kam ja nach einer kurzen Strecke gleich wieder herunter“, meinte sie.

„Diese erfrischend ungekünstelte und ehrliche alte Dame war ganz verdutzt über unser Interesse an einem ‚Nicht-Flug‘, beantwortete unsere vielen Fragen mit Bedacht und erwägte mit größter Sorgfalt jede Aussage über Höhe und zurückgelegte Entfernung. Durch Vergleiche mit Fixpunkten im Gelände ... gab sie wertvolle Hinweise auf die näheren Umstände eines Fluges, der sich in einer Höhe von ungefähr 5 Fuß, d. h. anderthalb Metern, über eine Strecke von 120–200 Fuß, d. h. 36,5–61 Metern, ausgedehnt haben muß. Sie erinnerte sich auch noch ganz genau an das Motorengeräusch, welches sie nachahmte, woraus hervorging, daß es sich um eine Dampfmaschine handelte; die von ihr beigesteuerten Einzelheiten lassen vermuten, daß es sich bei der von ihr beobachteten Maschine um die Nr. 21 handelte. Auch an die Jahreszahl erinnerte sie sich ganz genau: es war 1901.“

Wie wichtig diese frühen Versuchsfüge auch gewesen sein mögen, berichtet wurde darüber zum ersten Male, als die Zeitung „Bridgeport Herald“ unter dem Datum vom 18. August 1901 einen Artikel veröffentlichte, in dem von einem Flug über eine „ganze“ halbe Meile am 14. August die Rede war. Darin hieß es, daß in Fairfield vor Ort zugegen waren: Richard Howell, der Herausgeber der Zeitung; James Dickie und Andrew Celli, zwei von Weißkopfs Assistenten, sowie der Erfinder selbst. Nach einem ersten, vorsichtigen Versuch, bei dem zunächst ein Ballast den Piloten ersetzte, bediente Weißkopf nach Entfernung des toten Gewichtes

das Steuer selbst. Nach dem Anlassen der Propeller – Howell drückt sich hier ungenau aus, indem er von „den Flügeln“ spricht –, konnten Dickie und Celli die Maschine nicht länger am Boden festhalten. Auf Weißkopfs Kommando ließen sie los, und „dann standen der Zeitungsmann und die Assistenten sprachlos dabei und beobachteten das Luftschiff mit Verwunderung . . . wie es etwa 50 Fuß (15 m) über dem Boden dahinflog . . .“. Dem Piloten gelang es, ein paar Kastanienbäume zu umfliegen, indem er sich auf die eine Seite lehnte und mit dem Eindecker in Schräglage ging. Dann stellte er den Motor ab und setzte vorsichtig wieder auf den Boden auf. Der „New York Herald“ und das „Boston Transcript“ druckten die Geschichte am 19. August 1901 ab; sogar die „Wiener Luftschiffer-Zeitung“ in Österreich berichtete davon!

Weißkopfs Verleumder waren sofort am Werk und fanden auch bald willige Ohren, denn der gesteuerte Motorflug galt damals immer noch als unmöglich. Von den führenden Persönlichkeiten ließ es sich Orville Wright angelegen sein, die wichtigsten Argumente gegen Weißkopf in einem Artikel zusammenzufassen, der 1945 im Augustheft von „US Air Services“ erschien. Es lohnt sich, diese Anwürfe im einzelnen durchzunehmen, denn auf sie berufen sich die Skeptiker auch heute noch, wenn es darum geht, die Möglichkeit des gesteuerten Motorfluges vor den Gebrüdern Wright in Frage zu stellen.

Zunächst einmal behauptet Orville Wright, daß ein derartig umwälzendes Ereignis nicht hätte tagelang verheimlicht werden können, um schließlich dann erst in einer Sonntagsausgabe publik zu werden. Zweitens habe James Dickie gelegen, an diesem Morgen überhaupt zugegen gewesen zu sein und Andrew Celli zu kennen, den anderen Assistenten. Drittens habe im Jahre 1936 ein Chicagoer Geschäftsmann namens John Dvorak eidesstattlich ausgesagt, daß, obgleich er Weißkopfs Maschinenbau finanziert habe, dieser nicht die nötigen Fachkenntnisse zum Entwurf eines Flugzeugmotors besessen hätte und obendrein zu gewaltigen Übertreibungen neigte. Und schließlich habe Stanley Y. Beach, einer von Weißkopfs Geldgebern nach 1905, von einem solchen Flug nie etwas erfahren.

Nun kann aber beim besten Willen von einer Verzögerung des Flugberichtes gar keine Rede sein, denn der „Bridgeport Herald“ war exklusiv ein Sonntagsblatt! Außerdem muß darauf hingewiesen werden, daß die Nachricht des großen Ereignisses vom „New York Herald“ und „Transcript“ umgehend, d. h., am nächsten Tage aufgegriffen wurde, wie von den anderen Nachrichtendiensten auch.

Kernpunkt der Behauptung Wrights ist die Voraussetzung, daß ein so reges öffentliches Interesse an der Luftschiffahrt bestanden habe, daß jede Nachricht eines erfolgreichen Erstfluges von der Presse sofort als Sensation aufgegriffen worden wäre. Dem war aber durchaus nicht so! Sahen sich doch selbst die Wrights einem „fortwährenden Mangel an Interesse seitens der Presse“ ausgesetzt, und als ihre ersten Flüge wegen schlechten Wetters verschoben werden mußten, verabschiedeten sich die angereisten Zeitungsreporter in der festen Überzeugung, das Ganze sei ohnehin nur Zeitverschwendug. Im Jahre 1906, nach dreijähriger Flugerfahrung, boten die Gebrüder Wright dem amerikanischen Heer ihren Flugapparat an, und zwar „im guten Glauben an dessen Brauchbarkeit als militärisches Aufklärungsflugzeug.“ Man teilte Ihnen mit, die zuständigen Behörden könnten erst dann eine Entscheidung treffen, „wenn eine einsatzfähige Maschine geliefert wird, die sich mit einem Flugzeugführer waagerecht fortbe-

wegen kann.“ Diese Skepsis seitens der Presse, der Öffentlichkeit und der Behörden trug wesentlich dazu bei, daß Weißkopf unbekannt blieb.

In James Dickies schriftlicher Zeugenaussage vom 2. April 1937 heißt es, daß das ihm „auf den Bildern Nr. 32 und Nr. 42“ gezeigte Flugzeug nach seinem besten Wissen und Gewissen nie vom Boden abgehoben habe, daß ihm Andrew Celli unbekannt sei und dieser auch an jenem Morgen des 14. August 1901 nicht zugegen gewesen wäre. Obgleich sich diese Zeugenaussage auf Weißkopfs Anspruch zunächst sehr abträglich auszuwirken scheint, erweist sich das Dokument jedoch bei näherer Untersuchung als unzuverlässig und voller Entstellungen.

Die Meßwerte des von Dickie beschriebenen Flugzeuges entsprechen nicht jenen des Flugapparates Nr. 21, welchen Weißkopf am 14. August testete; schon deshalb kann Dickie die Maschine nicht gekannt haben. Als er von Major O’Dwyer auf seine Zeugenaussage angesprochen wurde, „gab er zu, daß es sich bei dem darin beschriebenen Motor um eine am Boden verankerte, d. h., stationäre Dampfmaschine handelte, deren schwere Kessel durch ein Rohr mit einem Dampfantrieb verbunden waren, der bei Versuchen mit Flugapparaten am Halteseil Verwendung fand . . . Es handelte sich also nicht um einen Flugzeugmotor. In Anbe tracht späterer Aussagen Dickies darf seinem früheren Zeugnis also kein hoher Wert beigemessen werden; wären damals schon alle Umstände bekannt gewesen, hätte man es wohl nie in Druck gegeben.“

Wer sich hinter dem Namen „Celli“ verbarg, blieb lange ein Rätsel, bis Major O’Dwyer in den 60er Jahren endlich feststellen konnte, daß es sich bei diesem um Weißkopfs Nachbarn auf „Tunxis Hill“, einen Mechaniker handelte, der ihm beim Flugzeugbau behilflich gewesen war, und der oft davon gesprochen hatte, daß er ihn habe fliegen sehen, einen Schweizer namens Anton Suelli. Vielleicht hieß er Zülli; jedenfalls war er Schweizer und hatte versucht, seinen Namen auf englisch als entweder „Suelly“ oder „Suelli“ phonetisch wiederzugeben. Howells orthographischer Fehler wird dann verständlich, wenn man begreift, daß er den Namen nur von der Aussprache her kannte. Leider kam den Weißkopf-Forschern diese Einsicht zu spät, denn Suelly war vor dem beabsichtigten Interview verstorben.

Es scheint also, daß Howells Berichterstattung gegenstandslos geworden ist, aber dies ist durchaus nicht der Fall, denn zwei andere Personen haben unter Eid ausgesagt, daß sie an jenem historischen Tag anwesend gewesen seien. In einer eidesstattlichen Erklärung vom 21. August 1934 versicherte Junius Harworth, daß „ich am 14. August 1901 zugegen war, als Mr. Weißkopf seine durch Motor und Propeller angetriebene Maschine flog und bis zu einer Höhe von 200 Fuß (61 m) vom Boden bzw. vom Seestrand bei Lordship Manor im Bundesstaat Connecticut abhob. Er legte etwa anderthalb Meilen (2,4 km) zurück, was etwa vier Minuten in Anspruch nahm.“

Anton Pruckner, mit dem Weißkopf viele Flüge unternommen hatte, leistete folgenden Eid: „Ich schwöre, daß ich bei dem Flug am 14. August 1901 dabeigesessen bin. Dieser Flug erstreckte sich über etwa eine halbe Meile (800 m) und hob die Maschine ungefähr 50 Fuß (15 m) in die Luft. Das Flugzeug zog einen Halbkreis und landete ruhig und ohne Schaden für den Flugkörper oder den Piloten, Mr. Weißkopf.“

An Testtagen pflegte Weißkopf mehr als einen Probeflug zu unternehmen, es sei denn, die Maschine wäre zu Schaden gekommen. Die Abweichungen des

einen Zeugenberichtes von dem anderen erklären sich aus dem Umstand, daß sie zwei verschiedene Flüge von den an diesem Tag vorgenommenen vier beschreiben, womit sich auch erklärt, warum sie in Howells Berichterstattung keine Erwähnung finden.

John Dvoraks kritische Bemerkung, Weißkopf habe nicht die zum Bau eines Flugzeugmotors erforderlichen Fachkenntnisse besessen und zu maßloser Übertriebung geneigt, sind schlichter Blödsinn. Junius Harworth hat folgendermaßen darauf reagiert: „Dvorak hat natürlich recht, wenn er unter Eid aussagt, Weißkopf habe keinen Motor bauen können, der ihn, Dvorak, zufriedenstellte, weil Dvorak nämlich seine eigenen Vorstellungen von einem Motor hatte, die mit denen Weißkopfs nicht übereinstimmten . . . Warum konnte Dvorak seinen Motor damals von keinem anderen bauen lassen? Weil seine Entwürfe und Zeichnungen unkorrekt waren, was Weißkopf natürlich auffiel. Und aus diesem Grunde kam es zum Bruch zwischen den beiden Männern . . . Ihm, d. h., Dvorak, fehlten die Fachkenntnisse zum Motorenbau. Wie konnte er diese Behauptung gerade von Weißkopf aufstellen, da dieser doch eine mit Handwerkszeug und Maschinen vollausgestattete Werkstatt zur Herstellung von Flugzeugmotoren besaß und diesen Beruf auch ausübe?"\*

Eigentlich hätten seine Fachkenntnisse und Geschicklichkeit ausgereicht, um ihn zum wohlhabenden Mann zu machen, weil damals die Nachfrage nach leichten Motoren gerade rapide im Ansteigen begriffen war, doch interessierte sich Weißkopf mehr für das Fliegen als für Geld. Trotzdem verbreitete sich sein Ruf als guter Maschinenbauer sehr schnell. Seine Tochter Rose erinnert sich noch an die Masse von Briefen mit Aufträgen und Voranzahlungen für Motoren; manchmal war es sogar zu viel Post. Sie behauptet, daß ihr Vater einmal fünfzig Aufträge zurückgewiesen habe, denn er baute „immer nur so viele Motoren zum Verkauf, wie er Geld benötigte, um seine eigene Forschungsarbeit am Flugzeugbau finanzieren zu können.“

Auf der Suche nach einem starken und zugleich leichten Antriebsmotor machte Weißkopf emsig Experimente, wobei er vom Dampfmaschinenprinzip ausging, aber bald zu anderen Methoden überwechselte. In einem Interview vom 4. Januar 1936 berichtete Louis Lazay der Verfasserin Stella Randolph, „daß Weißkopf den ersten in diesem Lande in einem Flugzeug angewandten Benzinmotor gebaut habe.“ Darvarich will sich an einen von Weißkopf konstruierten, rotierenden, sechseckigen Stern-Motor erinnern, und Harworth berichtete unter dem Datum vom 28. August 1935, „daß Weißkopf sogar einen Snaideki-V8-Motor gebaut habe, mit insgesamt 16 Zylindern, auf jeder Seite acht.“

Sogar Stanley Beach bestätigte, daß sich Weißkopf „einen Platz in der Frühgeschichte des Flugwesens verdient habe, allein schon dadurch, daß er mit weiser Voraussicht sehr leichte Flugzeugmotoren und Flugapparate entworfen und gebaut habe. Der fünfzylindrige Leuchtöl- oder Kerosinmotor, mit dem er am 17. Januar 1902 über den Long Island Sound geflogen zu sein behauptet, dürfte, wie ich glaube, der erste Dieselmotor gewesen sein.“

Charles R. Wittemann hat sich in der amerikanischen Luftschiffahrtgeschichte einen überall hochgeachteten Namen gemacht. Als erster Konstrukteur hatte

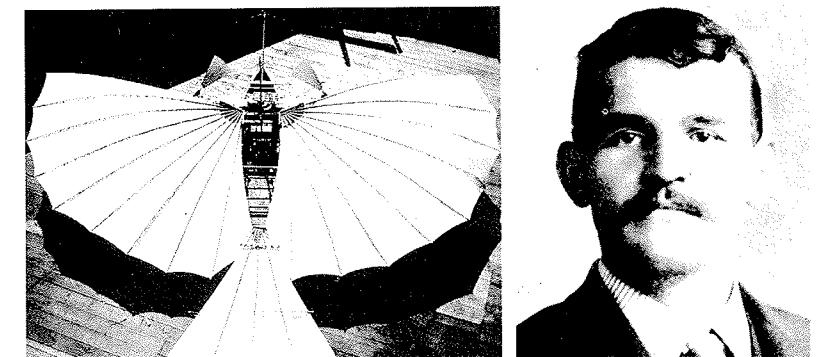
\*Es ist immerhin erwähnenswert, daß Dvorak Weißkopf großes Lob ausspricht, und zwar schwarz auf weiß, wenn er in „Featured 1904 News Report Quotes“ sagt, daß „Weißkopf allen anderen weit voraus war“. Man sollte an dieser Stelle auch darauf hinweisen, daß Weißkopf im Bridgeporter Adreßbuch als „Maschinenbauer“ verzeichnet war.

er in den USA Flugzeuge für den Handel hergestellt; für das US Postamt hatte er die ersten Postflugzeuge gebaut; vielen berühmten Fliegern hatte er Spezialmaschinen für den Kunstflug entworfen; im Ersten Weltkrieg war er von Präsident Wilson in einen Ausschuß berufen worden, der die Aufsicht über die Flugzeugindustrie führte. Einmal hatte Wittemann für seine Flugzeuge zwei Weißkopfmotoren erworben und wußte nur Gutes über sie zu berichten. Nach seiner Meinung über Weißkopf und dessen Fachwissen befragt, entgegnete Mr. Wittemann ohne Zögern: „Ich würde sagen, er war ein Genie, alles in allem.“ „Sie würden ihn also nicht für einen Spinner halten?“, fragte man ihn. „Ganz und gar nicht; der wußte, was er wollte.“

Weißkopf war also ganz offensichtlich alles andere als der eingebildete, phantasiereiche Träumer, als welchen Dvorak ihn im Jahre 1936 hinzu stellen versuchte! Trotz redlicher Bemühungen ging dem Erfinder jedoch immer das Geld aus. Der Hufschmid Miller wußte zu berichten\*, daß Weißkopf bis 1902 von einem Manne namens Linde finanziell unterstützt wurde.

Im Jahre 1939 schrieb Beach einen weder beeideten noch unterzeichneten Bericht über seine Beziehungen zu Weißkopf. Die Schreibmaschinenfassung besteht aus 6-7 Seiten, ist zumeist kritisch, und dient Weißkopfgegnern als Hauptquelle, weil die beiden sich jahrelang gekannt hatten, obwohl erst seit 1905 und nicht, wie behauptet, schon seit 1903, dem Jahr der ersten Begegnung.

Die beiden Männer waren nicht gut miteinander ausgekommen, und Weißkopfs Gehilfen haben immer wieder betont, daß dieser wohl nie für Beach gearbeitet hätte, wäre ihm nicht immer das Geld ausgegangen. Beach wollte Weißkopf nicht gestatten, seinen eigenen Eingaben zu folgen, sondern zwang ihm



Jahre nach seinem Tode hat die Weißkopf-Forscherin Stella Randolph in seinem letzten Haus eine Anzahl von Glasnegativen mit Photoaufnahmen gefunden; die meisten hier abgedruckten Bilder sind Abzüge davon, einschließlich der Aufnahme von „Nr. 21“ aus der Vogelperspektive und von Gustav Weißkopf.

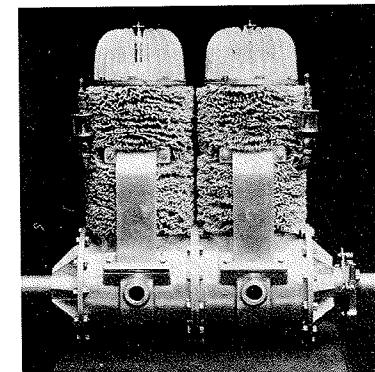
\*Mr. Miller war Hufschmid und zählte zu den ersten „Garagenmonteuren“; er hat oft für Gustav Weißkopf gearbeitet, der ihm von all seinen Arbeiten photographische Aufnahmen überließ. Major O'Dwyer, dem der Verfasser für diese Auskunft dankbar verbunden ist, hat Mrs. Miller noch persönlich interviewen können.

immer wieder seine Entwürfe auf. In Aussagen gegen Stella Randolphs Buch vom Jahre 1937, „Lost Flights of Gustave Whitehead“, leugnet Beach immer wieder, daß Weißkopf je erfolgreich geflogen sei, weil er, Beach, als Luftfahrtredakteur der Fachzeitschrift seines Vaters sonst davon habe wissen müssen. In ihrem zweiten Buch, „The Story of Gustave Whitehead“, schreibt Miss Randolph: „Es mutet schon eigenartig an, daß Beach von den am 14. August 1901 unternommenen Flügen nichts gewußt haben will, ganz gleich, ob er nun Weißkopfs Bemühungen unterstützte oder nicht. In seiner Eigenschaft als Luftfahrtredakteur des „Scientific American“ und als Bürger des dem Städtchen Bridgeport benachbarten Stratford mußte ihm doch auffallen, daß die Zeitungen von Bridgeport, New York und Boston ihm auf dem eigenen Fachgebiet entweder die journalistischen Erstmeldungen wegschnappten oder Falschmeldungen herausbrachten! Jedenfalls schwieg sich die Luftfahrtspalte des „Scientific American“ gründlich aus. Sollte Beach mit seinen falschen Aussagen nach dreißig Jahren noch versucht haben, das eigene Ansehen zu retten?“

Gewiß mutet es eigenartig an, wenn Beachs Name weder im Redaktionsverzeichnis noch anderswo im „Scientific American“ erscheint, woraus auf offizielle Mitarbeit zu schließen wäre. Darüberhinaus hat sich die Beach-Erklärung von 1939 als Fabrikat mehrerer Verfasser erwiesen, denn ein Teil der Erstfassung ist maschinenschriftliches Manuskript, der Rest handgeschrieben. In gänzlich verschiedener Handschrift erscheint dann wieder oben auf der ersten Seite ein Sichtvermerk folgenden Wortlauten: „Bitte korrigieren, auslassen und hinzufügen . . .“ Wie bereits erwähnt, fehlt dem Dokument jede Unterschrift. Ob es sich nun bei dem Verfasser um Beach handelt oder nicht, jedenfalls macht er Weißkopf einige Komplimente: Vom Lob für die Motoren des Erfünders war andernorts schon die Rede gewesen, und nun heißt es gar auf der letzten Seite der Beach-Erklärung: „Ich weiß, daß das von ihm patentierte Flugzeug stabil und solide gebaut ist und sowohl lateral als auch in der Längsrichtung gute Flugeigenschaften besitzt, und daß es immer eher zur Bauchlandung aufsetzen wird, als kopflastig abzustürzen.“ Und wenn Beach dahingehend informiert war, darf man wohl schlüßfolgern, daß er mehr als einer Landung Weißkopfs beigewohnt hat.



Einer von Weißkopfs Flugapparaten, der sogenannten „Nr. 21“ ähnlich, doch nicht das gleiche Modell, wird hier auf den Schaden hin untersucht, den er bei hartem Aufprall auf die Wasseroberfläche im „Black Rock Harbor“ genommen hat.



Einer von Weißkopfs Zweizylindermotoren. Er entwickelte ein außergewöhnliches Kühlungssystem, in welchem die „Kühlungsrippen“ aus kurzen Kupfer- oder Aluminiumdrahtschlaufen bestanden, die auf einen längeren Draht gespult waren, der dann um den Zylinder gewunden wurde. Von einer gewissen Entfernung erschien das Ganze wie Fusselbaum, im englischen Sprachgebrauch als „fuzzies“ bezeichnet.

Dessen Flugerfolge begannen Aufmerksamkeit zu erregen und Besucher anzulocken, unter ihnen die Brüder Wright. Obgleich das genaue Datum des Besuchs der beiden nicht mehr festzustellen ist, scheinen sie Weißkopf nach seinen Augustflügen aufgesucht zu haben. In Anton Pruckners Zeugenaussage vom 30. Oktober 1964 heißt es: „Ich kann mich auch sehr deutlich daran erinnern, daß die Wrights Weißkopfs Werkstatt hier in Bridgeport besuchten, was sich vor 1903 abspielte. Ich war dabei und habe sie selbst gesehen. Ich weiß, daß dies der Wahrheit entspricht, denn sie stellten sich mir bei dieser Gelegenheit vor. Ich irre mich dabei ganz und gar nicht, wie es z. B. anderen Leuten mit den Brüdern Wittemann erging, die nach 1906 hier eintrafen. Ich kenne Charles Wittemann gut. Die Wrights haben sich hier manche Auskunft geholt . . .“

Cecil Steeves und Junius Harworth erinnern sich auch beide an die Wrights; Steeves gibt eine Beschreibung von ihnen und besinnt sich darauf, daß sie Weißkopf den Empfang seines Briefes bestätigten, was wiederum auf einen Briefwechsel schließen läßt. Obgleich Orville Wright immer beharrlich abgestritten hat, Weißkopf persönlich gekannt zu haben, wird hier der Gegenbeweis erbracht. Wenn es auch schwierig, sogar unmöglich erscheint festzustellen, welche Gemeinsamkeiten der „Flyer“, der Flugapparat der Wrights, mit Weißkopfs elegantem Eindecker aufweist, so dürfte es noch schwieriger sein, festzustellen, welche „Auskünfte“ sich die Wrights bei ihrem Besuch in Weißkopfs Werkstatt geholt haben!

In der Ausgabe des „American Inventor“ vom 1. April 1902, Bd. IX, Nr. 1, erschien ein Brief Weißkopfs an den Redakteur, worin zwei seiner Flüge vom 17. Januar 1902 beschrieben werden. Es lohnt sich, den Text hier wiederzugeben: „Sie (die Maschine Nr. 22, der Nr. 21 ähnlich, mit welcher der Flug am 14. August 1901 unternommen worden war) sollte eigentlich nur eine kurze Strecke fliegen, lag aber gleich beim ersten Versuch so gut in der Luft, daß sie nahezu zwei Meilen (3 km) über den Gewässern zurücklegen konnte, um dann sacht auf der Wasseroberfläche aufzusetzen, ohne daß Pilot oder Maschine Schaden nahmen. Dann wurde sie zum Startplatz zurückgezogen. Beim zweiten Versuch startete sie vom gleichen Platz und flog mit mir über den ‚Long Island Sound‘. In einer Höhe von etwa 200 Fuß (61 m) flog sie ruhig gegen den Wind, als ich auf den Gedanken kam, im

Kreise zu fliegen. Sobald ich das Ruder drehte und einen Propeller schneller als den anderen laufen ließ, wendete sich die Maschine und flog jetzt in nördlicher Richtung mit dem Wind bei hoher Geschwindigkeit, drehte sich aber immer weiter, bis ich in einiger Entfernung den Startplatz vor mir sah. Ich konnte immer weiterwenden, aber als ich mich wieder dem Lande näherte, verlangsamte ich die Propellerumdrehungen und setzte waagerecht auf der Wasseroberfläche auf, wo die Maschine wie ein Boot schwamm. Meine Männer zogen sie an Land, und da sich der Tag seinem Ende näherte und Wolken aufzogen, beschloß ich, das Flugzeug bis zum nächsten Frühjahr zu Hause unterzustellen. Die mit dem ersten Flug zurückgelegte Strecke betrug etwa zwei Meilen (3,2 km), die des zweiten Fluges ungefähr sieben Meilen (oder 11 km)."

Weißkopfs Beschreibung seiner Landung erinnert an Stanley Beachs Bewertung der Maschine als solide und stabil gebaut und „sowohl lateral als auch in der Längsachse mit guten Flugeigenschaften ausgerüstet, die eher zur Bauchlandung führen, als die Maschine kopfüber abstürzen zu lassen.“

Unglücklicherweise sind die Augenzeugen dieser Flüge nie interviewt worden. Pruckner war bei diesem Ereignis nicht zugegen, obgleich ihm Weißkopf persönlich davon erzählt hat: „Weißkopf war ein sehr moralischer Mensch von gutem Charakter, und während der ganzen Zeit unserer Zusammenarbeit hat er sich nie irgendwelche Übertreibungen zuschulden kommen lassen. Ich habe nie eine Lüge von ihm zu hören bekommen, er hat stets die Wahrheit gesagt. Ich glaubte ihm aufs Wort, als er mir sagte, er wäre geflogen, und ich glaube es heute noch . . . Ich habe sein Flugzeug bei verschiedenen Anlässen fliegen sehen und habe keinen Grund, daran zu zweifeln.“

Weißkopf setzte seine Arbeit fort und machte neue Erfindungen, solange er konnte. Es war vor allem seine eigene Unzufriedenheit mit dem bisher Geleisteten, die wesentlich dazu beitrug, daß er unbekannt blieb. So nahm er beispielsweise nach jeder Landung das ganze Flugzeug auseinander, um Abänderungen vorzunehmen; er experimentierte mit neuen Tragflügel-, Rumpf- und Leitwerkformen, um bessere Werte zu erzielen; er experimentierte mit Gleitflug und Kraftantrieb, mit Ein-, Zwei- und Dreideckern, sogar mit Hubschraubern. Einmal sagte er zu Pruckner: „Diese Flüge taugen alle nichts, weil sie nicht lange genug anhalten; hinfliegen können wir immer noch nicht überall! Das Fliegen wird erst dann eine Bedeutung erhalten, wenn wir jederzeit an jeden beliebigen Ort fliegen können.“

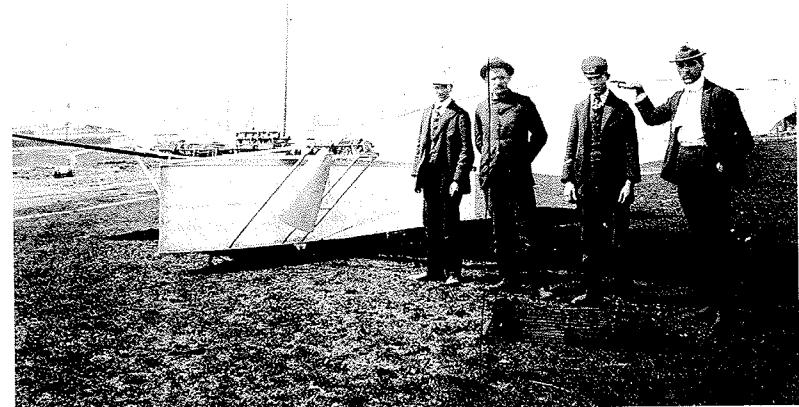
Nach und nach verlor er die Lust, als eine seiner Entdeckungen um die andere fremden Leuten als Verdienst angerechnet wurde, die sich in der Öffentlichkeit ihrer Pionierleistungen auf diesem Gebiet brüsteten. Mit dem Ersten Weltkrieg kamen dann noch Verunglimpfungen dazu, sowie Vorurteil und Deutschenhaß in den Vereinigten Staaten. Es ist anzunehmen, daß Weißkopf, der zeitlebens an seinem Akzent zu erkennen war, meinte, man habe ihn wegen seiner Abstammung die ihm gebührende Anerkennung vorenthalten. Im Alter von erst 53 Jahren ist er am 10. Oktober 1927 verstorben. Hinterlassen hat er seiner Familie nur das selbsterbaute Eigenheim, ein paar Quadratmeter Grundstück, sowie ganze acht Dollar. Wenige Monate vor seinem Tode hörte er noch, mit Tränen in den Augen, daß es Charles Lindbergh gelungen war, den Atlantischen Ozean zu überqueren. Weißkopf wurde in einem Armengrab beigesetzt.

Eigentlich wäre seine Geschichte hier zu Ende gewesen, hätten sich prominente Gelehrte und namhafte Institute nicht geweigert, von ihr und seinen Ver-

diensten Kenntnis zu nehmen, oder sich gar mit einer objektiven Revision des bis dato angesammelten Weißkopfmaterials zu befassen. Es war diese ablehnende Einstellung der „Fachwelt“, die seine Biographen Stella Randolph und Major William O’Dwyer zu immer größeren Bemühungen um die Weißkopf-Forschung anspornte. Obgleich eine tiefschürfende Beschäftigung mit deren Beziehungen zum „Smithsonian Institution“ über den Rahmen dieser Untersuchung hinausginge, soll doch die Einstellung dieses Instituts hier kurz Erwähnung finden, weil sie ein Licht auf Weißkopfs heutige Stellung wirft.

Jahrelang wurden die Brüder Wright nach ihren Flügen am 7. Dezember 1903 in North Carolina im wesentlichen ignoriert, aber nachdem man durch ihren großen Erfolg in Frankreich am 31. Dezember 1908 zu der Überzeugung gekommen war, daß man für das Flugzeug im Kriegsfalle eine Verwendung finden könnte, wurden die Brüder 1909 sogar ins Weiße Haus eingeladen. Damals galt im „Smithsonian Institution“ ein gewisser Professor Langley, der Leiter des Instituts, als „Vater“ der Luftfahrt.

Samuel P. Langley, der jahrelang erfolgreich mit Gleitflügen experimentiert hatte, und sein Assistent C. M. Manley, waren von der Regierung mit dem Bau eines Flugzeuges für den Kriegsfall beauftragt worden. Spät im Jahre 1903 ließ er seine Neuschöpfung, genannt „Aerodrome“, über Wasser vom Stapel, doch das Flugzeug war mißraten und fiel in den Potomac Fluß. Trotzdem galt Langleys Stellung im Smithsonian als gesichert und von den Wrights begehrte. Durch die Ablehnung des Smithsonian sehr verbittert, verlieh Orville Wright den „Flyer“, d. h.,



Weißkopf, Zweiter von links, mit „Nr. 21“ und seinen Assistenten. – Der Verfasser sagt an dieser Stelle der Fa. Fritz Majer & Sohn KG, Herausgeber von „History by Contract“, in Leutershausen, Deutschland, seinen aufrichtigen Dank für das überlassene Bildmaterial. Aus anderer Quelle beigesteuert wurde eine Buntaufnahme des von Andrew Koschs geflogenen Nachbaus der Nr. 21 (Seite 3), sowie die Skizze aus drei Blickwinkeln (Seite 17).

## Nachwort

Die vorliegende Informationsschrift hat Sie mit den Aktivitäten und Leistungen eines Mannes vertraut gemacht, der Luftfahrtgeschichte geschrieben hat und dem trotzdem lange Zeit die gebührende Anerkennung der Weltöffentlichkeit versagt geblieben ist.

Erst in jüngerer Zeit wurde durch intensive Forschungsarbeiten in den Vereinigten Staaten und in Deutschland der Nachweis erbracht, daß Gustav Weißkopf bereits zwei Jahre, vier Monate und drei Tage vor den Brüdern Wright den ersten motorisierten Flug der Geschichte schaffte.

Einige Informationen über jüngste Forschungsergebnisse sollen hier noch nachgetragen werden:

In den Jahren 1986 und 1987 wurde von einem Forschungsteam in den Vereinigten Staaten mit Unterstützung von Ingenieuren der Luftfahrt Weißkopfs Flugzeug Nr. 21 nachgebaut, getestet und auch erfolgreich geflogen, womit der Beweis gelang, daß das Original aus dem Jahre 1901 absolut flugfähig war. Einschränkend wäre jedoch zu sagen, daß der Flug mit modernen Motoren durchgeführt wurde, weil zu diesem Zeitpunkt noch keine dem Original nachempfundenen Motoren zur Verfügung standen.

Am 14. August 1991 wurde jedoch der Öffentlichkeit bei einer Veranstaltung im Flughafen Nürnberg der Nachbau eines Flugmotors von Gustav Weißkopf vorgestellt, der nach erhalten gebliebenen Fotos und Berechnungen original nachgebaut wurde. Nach Fertigstellung der zwei weiteren benötigten Motoren und der im Bau befindlichen Flugzelle sollen Flugversuche durchgeführt werden, deren Ergebnis die Beweiskette der Pionierleistungen Gustav Weißkopfs schließen wird.

In den Medien, in Fachbüchern und in Fachkreisen hat Gustav Weißkopf inzwischen längst Anerkennung gefunden und es gibt nur noch wenige, die bestreiten, daß ihm der erste Motorflug der Luftfahrtgeschichte gelang.

In Leutershausen – der Geburtsstadt Weißkopfs – erinnern das „Gustav-Weißkopf-Museum“, die „Gustav-Weißkopf-Volksschule“, eine „Gustav-Weißkopf-Straße“ und ein „Gustav-Weißkopf-Denkmal“ an die großen Leistungen dieses Luftfahrtions. Seit Sommer 1991 gibt es in der Nähe der historischen Stadtmauer ein weiteres Denkmal, welches Weißkopfs Flugmaschine Nr. 21 in Originalgröße zeigt.

Die Stadt Leutershausen und die Flughistorische Forschungsgemeinschaft Gustav Weißkopf danken Ihnen für Ihr Interesse und für Ihren Besuch in diesem Museum.

---

Text: Prof. Dr. G. K. Weißenborn, University of Toronto, St. Michael's College, Canada.

© 1991 – Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Flughistorischen Forschungsgemeinschaft Gustav Weißkopf (FFGW).

Herausgeber: Stadt Leutershausen, Telefon 0 98 23/89 23, in Verbindung mit der Flughistorischen Forschungsgemeinschaft Gustav Weißkopf, Bahnhofstraße 20, Telefon 0 98 23/3 84, Telefax 0 98 23/88 57, 8811 Leutershausen.

Gestaltung + Titelfoto: M. Lechner, Leutershausen  
Foto letzte Umschlagseite: K. Bickert, Leutershausen.

Druck: Fritz Majer & Sohn KG, Industriestraße 3, 8811 Leutershausen.

# Gustav-Weißkopf- und Heimatmuseum

Plan 6  
8811 Leutershausen

0 98 23/89 23  
Stadtverwaltung

Wir zeigen:

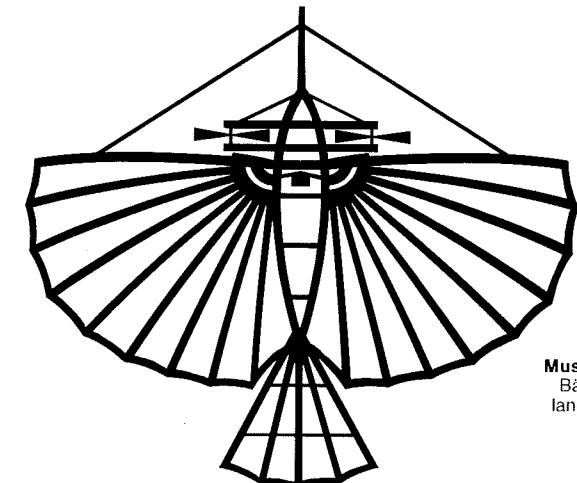
Beginn  
der motorisierten  
Luftfahrt durch  
Gustav Weißkopf

Handwerk  
Zunftwesen  
Vereinsgeschichte  
Historisches  
Schulzimmer  
Bauernmöbel  
Landwirtschaftliche  
Geräte

Öffnungszeiten:  
Mo–Fr 10.00–12.00  
Mi auch 14.00–16.00  
So nur 10.00–12.00  
(von Ostern bis einschl. Oktober)  
oder nach Vereinbarung

Museum im Unteren Turm  
Bäuerliches Wohnen und  
landwirtschaftliche Geräte

Öffnungszeiten:  
Mi 10.00–12.00  
(oder nach Vereinbarung)



# Leutershausen